

الطرق التجارية البرية والبحرية المؤدية إلى الحجاز خلال القرون الإسلامية الأولى

(ق ١ - ق ٨ هـ / ق ٧ - ق ١٤ م) (*)

أ. د. غيثان بن علي بن جريس

(*) دراسة منشورة في كتاب: دراسات في تاريخ الحجاز السياسي والحضاري

خلال العصر الإسلامي، (ق ١ - ١٠ هـ / ق ٧ - ١٦ م)، لغيثان بن جريس (مطبوعات

نادي مكة الثقافي الأدبي، ١٤٢٥ هـ / ٢٠٠٤ م)، ص ص ٢٢٥ - ٢٥٣ .

الدراسة الثامنة

الطرق التجارية البرية والبحرية المؤدية إلى الحجاز خلال القرون الإسلامية الأولى (ق١ - ق٨هـ / ق٧ق١٤م)^(*)

(*) بحث منشور في مجلة العرب ، (ج ٧ - ٨) (س / ٢٦) (محرم وصفر ١٤١٢هـ / ١٩٩٢م) ص ٤٤٧ - ٤٦٢ .

**الطرق التجارية البرية والبحرية المؤدية
إلى الحجاز خلال القرون الإسلامية الأولى
(ق ١-٨هـ / ق ٧، ١٤م)**

عند دراسة النشاط الأقتصادي والتجاري في إقليم ما، يجب على الباحث أن يولي اهتماما خاصا بدراسة الطرق البرية والبحرية التي تربط الإقليم موضع الدراسة بالاقاليم الأخرى التي يتبادل معها علاقته التجارية، وبالتالي يتعرف على شبكة الطرق الرئيسة والحركة عليها، ومدى تأثيرها على التجارة الداخلية والخارجية. وحيث أن منطقة الحجاز تربطها العديد من الطرق مع أجزاء عديدة من العالم، إلى جانب أن لها بعض الموانئ الواقعة على البحر الأحمر، والتي كانت تتميز بنشاط تجاري واسع على مر العصور الإسلامية، لهذا فإن الحديث في هذا البحث سيكون مركزاً على الطرق البرية والبحرية التي تربط مدن الحجاز مع غيرها من أطراف العالم الإسلامي خلال القرون الإسلامية المبكرة لنرى مدى أهميتها ونشاطها في تلك العصور.

ولمعرفة الطرق الداخلية التي تصل ما بين المدن الحجازية بعضها البعض، فقد ذكرت بعض المصادر المتقدمة تلك الطرق بشيء من الإطالة (خاصة البرية) التي تربط مكة بالمدينة (١)، ومكة بالطائف (٢)، إلا أنه من الواضح ان هذه المصادر قد اسهبت في ذكر المحطات الواقعة على تلك

الطرق، فذكرت باطناب المسافات ما بين كل محطة وأخرى مشيرة إلى أطوالها بالأميال أو الفراسخ، وأحياناً بالكيلو مترات دون أن تشير إلى أهميتها ومدى استخدامها في النشاط التجاري؛ بل ولم توضح ما إذا كان عليها بعض المرافق كماكن الاستراحة ومحطات التموين والحمامات وغيرها التي يستخدمها المسافرون والتجار الذين يمرون عند انتقالهم من مدينة إلى أخرى.

والذي لاشك فيه أن الطرق التي كانت تربط بين المدن الحجازية قبل ظهور الإسلام وخلال العصور الإسلامية المتعاقبة كانت تستخدم لنقل الحجاج والزوار الوافدين إلى المدن الحجازية، وكذلك التجار والعلماء وغيرهم ممن يأتون إلى مكة والمدينة وغيرها، لكن الغريب في الأمر الذي يجده الباحث والدارس على حد سواء هو إغفال المصادر المبكرة للطرق التي تربط المدن الحجازية (كمكة، والمدينة، والطائف، وجده) مع المناطق المجاورة في أرض الحجاز نفسها، وهذا الإهمال لم يكن ناتجاً من عدم وجود طرق تربط المدن بالقرى والأرياف، وإنما يرجع إلى عدم تدوينها في مصنفات المؤلفين، وبالتالي أدى إلى هذا الأغفال، في حين أننا نجد بعض الجغرافيين المسلمين لم يألوا جهداً في أن يتحدثوا عن الطرق البرية التي تربط المدن الحجازية مع جهات العالم الأخرى، كما سيأتي ذكره فيما بعد، ثم أن ذكرهم للطرق الداخلية في أرض الحجاز التي تربط المدن ببعضها ليس إلا استمراراً لحديثهم عن الطرق البرية الآتية من خارج الحجاز والواصلة إلى

كل من مكة والمدينة. ومع هذا فإن الباحث يعتقد أن عدم الإشارة إلى الطرق الفرعية ما بين المدن والقرى والبوادي لا يعني أنه لم تكن هناك طرق ودروب تصل بين مراكز العمران في الحجاز، فهذه الطرق والدروب كانت ذات شأن وكانت الحركة عليها مستمرة طوال العام. ويرى الباحث ان الادلة على ذلك يمكن تلخيصها فيما يلي:

١- ان الخلافة الإسلامية في عهد الخلفاء الراشدين أو في عهد الدولة الأموية وبعد انتقال مركز الخلافة إلى الشام أو في عهد الدولة العباسية وانتقال الخلافة إلى العراق كان ينظر إلى مكة والمدينة على أنهما المركز الإداري الرئيسي، في حين أن المناطق الريفية في الحجاز كانت تحت سيطرة الإمارة العامة في المدن الكبرى، والتي كانت تقوم بإرسال الجنود والموظفين والإداريين للحفاظ على الأمن والاستقرار في المدن الصغيرة والقرى التي تقع خارج الأطار الجغرافي لكل من مكة والمدينة. ووجود مثل هذا الأتصال الإداري بين المدن والمناطق الأخرى في الحجاز، فإنه لا بد أن يكون هناك طرق تصل الأطراف بعضها بعض ليسهل الأتصال والذهاب والاياب بين المراكز الإدارية العامة وغيرها من القرى والأرياف(٣).

٢- المطلاع على المصادر الأساسية يجد ان منطقة الحجاز خلال القرون الإسلامية المبكرة كانت قد تعرضت للعديد من الثورات والحروب مثل حروب الردة في عهد أبي بكر الصديق (١١/٦٣٢-١٣/٦٣٤)، وثورة

أهل المدينة في عهد الدولة الأموية خلال خلافة يزيد بن معاوية (٦٨٣/٦٨٠م) وكذلك ثورة العلويين في عهد الخليفة العباسي أبي جعفر المنصور (٧٥٢/١٣٦ - ٧٧٤/١٥٨م)، وثورة عبد الله بن الزبير التي توسعت حتى شملت منطقة الحجاز كلها وكادت تقضي على الدولة الأموية(٤)، وكل هذه الحركات والثورات السياسية امتدت من المدن إلى البوادي، وبالتالي كان الاهتمام بضرورة العمل على إيجاد طرق تصل بين الحواضر والبوادي لتستطيع القوات العسكرية الوصول إليها وأخمادها بسرعة وكذلك لتموين الجيوش من ميرة وتزويدها بالمعدات الحربية.

٣- ما تتمتع به المدن الرئيسية في الحجاز وخصوصا مكة والمدينة من أسواق تجارية، وما تتمتع به من مكانة روحية عند المسلمين، اذ يأتي إليها الحجاج من مختلف بقاع العالم الإسلامي لاداء الحج والعمرة، أو للتجارة، فكان لابد من وجود طرق فرعية تزود بها البوادي الحواضر بما تنتجه، ثم ليتصل أهالي الأرياف والقرى بالأسواق المركزية في مكة والمدينة وكذلك ليؤدوا فروضهم الدينية من حج وعمرة (٥).

٤- الى جانب ما يتطلبه النظام المالي في الدولة الإسلامية الذي يحتم على الوالي في أي إقليم ان يرسل جباة الزكاة التي تؤخذ على المواشي والمحاصيل الزراعية في القرى والأرياف خارج محيط المدن ،

لهذا فإن الخلفاء والأمراء كانوا يحرصون على تأمين طرق تصل المراكز الإدارية بالأطراف المتعددة في الحجاز ليتم جباية أموال الزكاة وإرسالها إلى بيت المسلمين.

أما الطرق البرية التي تربط الحجاز مع غيرها من أجزاء العالم الإسلامي فهي كثيرة يمكن شرحها كما وردت في الخارطة المرفقة بهذا البحث.

فهنالك الطرق التي تربط اليمن بالحجاز وهي قديمة ترجع إلى ما قبل ظهور الإسلام، إلا أنها كانت أكثر وضوحاً وأكثر نشاطاً في القرون الإسلامية المبكرة، وجاء ذكرها في كتب الجغرافيين الأوائل الذين عاشوا في القرنين الثالث والرابع للهجرة. فنذكروا أن هناك طريقين بريين تربطان اليمن بالحجاز، وهذان الطريقان ينطلقان من مدينة صنعاء اليمنية، أحدهما يتجه بمحاذاة البحر الأحمر إلى أن يصل مكة المكرمة، والآخر يتجه نحو الداخل مروراً بمدينة نجران عبر الأودية والهضاب حتى يصل إلى الطائف ثم مكة (٦)، ولكن يبدو في ضوء الكتب التاريخية العديدة أن طرق اليمن / مكة عبر الأراضي الداخلية، كانت أكثر استخداماً من قبل التجار والعساكر وموظفي الدولة، وذلك لما يتوافرها من محطات للاستراحة، ومصادر المياه، وما تنتجه الأرض من زراعات يقتات منها المارة (٧).

أما الطرق بين مكة واليمنية (من أرض نجد) فهي تتفرع عند اليمنية إلى طريقين أحدهما إلى بلاد البحرين نحو الجهة الشرقية، والآخر يبقى مستمرا إلى أن ينتهي في عمان الواقعة في الجنوب الشرقي من شبه الجزيرة العربية^(٨)، ومن عمان يتجه الطريق نحو الجنوب الغربي، بمحاذاة ساحل البحر حتى يصل إلى مدينة صنعاء في اليمن، ثم يتصل باحد الطريقين سابقين الذكر، والذي يربط اليمن بمكة^(٩)، وجميع الطرق السابقة شرحها تربط أطراف شبه الجزيرة بعضها ببعض، ولم يكن ذلك الاتصال تجاريا فحسب، بل كان إلى جانب ذلك إتصالا سياسياً وإدارياً، ومن يلقي نظرة على الأوضاع الإدارية في الحجاز، ولأطراف الأخرى في شبه الجزيرة، كاليمن واليمنية والبحرين، يجدها كانت في بعض الأحيان تقع تحت إدارة واحدة خلال القرنين الأولين للدولة الإسلامية، وغالباً ما كانت المدينة في الحجاز هي المقر الرئيسي للإدارة، ولكن بتواجد مثل هذا الرابط الإداري، فلا بد أن تكون هناك طرق برية نشطة تستخدم لسير موظفي الدولة، وكذلك للتجارة وزيارة الأماكن المقدسة، وهي تربط ما بين تلك الأطراف والحجاز^(١٠).

وعند مقارنة اليمن والبحرين وعمان في علاقتها التجارية مع الحجاز نجد أن الأولى كانت ذات صلة تجارية جيدة مع الحجاز وخصوصاً في العصر الأموي وبداية العهد العباسي، وذلك عندما أصبحت الخلافة العباسية في العراق بدلاً من بلاد الشام، صارت أرض البحرين وعمان أكثر

نشاط في مستوها التجاري مع الأطراف الشرقية من العالم الاسلامي كالعراق وبلاد فارس والهند والصين وغيرها في حين ان الاتصال بين الحجاز واليمن لم يكن بالمستوى الذي عليه في القرن الأول من الإسلام(١١). وتتصل مكة بالعراق بطريق بري، فقد أتصلت بغداد والكوفة في العراق بمكة والمدينة في الحجاز، وهذه الطرق كانت من أهم الممرات التجارية، خصوصاً أثناء عهد بني العباس فكانت مهياًة بجميع وسائل الراحة، وذلك بعد ما قام الخلفاء العباسيون ببناء محطات للاستراحة عليها، ثم زودوها بالماء وما يحتاج إليه المسافر من أماكن للنوم والجلوس وغيرها بل وولي بعض خلفاء بني العباس عليها بعض المراقبين الذين يعملون على حراستها وحمايتها، بل وصيانتها واصلاح ما يخرب منها. وهذه الطرق تنطلق من بغداد إلى الكوفة ثم تسير عبر محطات تجارية تكبر وتصغر حسب اهميتها، وبعد منتصف الطريق بالنسبة للذهاب من العراق إلى الحجاز، تتفرع إلى فرعين في محطة تسمى معدن النقرة (انظر الخارطة رقم(١))، وبتجة أحد الفروع من هذه المحطة إلى المدينة والآخر يستمر إلى مكة(١٢).

ومن أرض العراق هناك طريق آخر يصل بين مكة والبصرة، وهذا الطريق لا يقل في أهميتها عن طريق الكوفة / مكة، وقد تعرض عدد من الجغرافيين الأوائل لهذه الطريق ذاكرين مستوي نشاطها، وعدد محطاتها، ومابها من امكانيات للمسافر عليها، وبعد الحربي أفضل من تعرض لوصف

هذه حيث افاض في الحديث عن محطاتها ومستوى نشاطها التجاري (١٣). وكانت هذه الطريق أيضا تتفرع في محطة النجاج إلى فرعين أحدهما يستمر على طولة إلى مكة والأخر يلتقي مع طريق الكوفة / مكة في محطة معدن النقرة، ثم يسلك احد الطريقين السابقين الذكر، والتي تصل إلى مكة أو المدينة(١٤).

كذلك كان يخرج من البصرة طريق يتجه الى الجنوب حتى اليمامة ومن هناك يتصل بطريق البصرة في منطقة ضرية ومنها الى مكة(١٥).

وتلك الطرق التي تربط مدن العراق بالحجاز، لم تكن تتوقف في البصرة، أو الكوفة أو بغداد، وانما كانت تربط أجزاء بلاد الشرق الإسلامي جميعاً مع المدن الحجازية، فنجد الحجاج والتجار كانوا ياتون من خراسان وفارس وبلاد ماوراء النهرين عبر طرق عديدة إلى البصرة أو الكوفة ثم يواصلون السير اما براً واما بحراً حتى يصلوا الى المدن الحجازية(١٦).

اما الطرق البرية التي كانت تربط أجزاء غرب العالم الإسلامي كالاندلس وشمال أفريقيا مع البلاد الحجازية فكانت تسلك ايضا العديد من الممرات في تلك الأجزاء حتى تتجمع في محطة ايلة على الطرف الشمالي لخليج العقبة، ثم تتفرع إلى طريقين احدهما تسلك الأراضي الداخلية حتى تصل إلى المدينة المنورة، والأخرى تتجه بمحاذاة ساحل البحر

الأحمر حتى ميناء الجار على البحر الأحمر، ومن هناك يبقى مستمراً إلى جدة ثم مكة أو يتجه شرقاً من ميناء الجار إلى المدينة (١٧).

وطريق بري أخرى يربط بلاد الشام بالحجاز، ويسلك الاتجاه الذي يخرج من دمشق ليلتقي بالطريق الذي يأتي من الأندلس وشمال أفريقيا ومصر في محطة أيلة ثم يواصل السير في إحدى الطريقين اللذين يربطان ما بين تلك الجهات والمدن الحجازية، (في حين أن هناك طريق آخر داخلي يخرج من دمشق حتى يلتقي بالطريق الذاهب من أيلة إلى المدينة في محطة تسمى وادي القرى، والتي كانت من أشهر المحطات التجارية خلال القرون الإسلامية المبكرة (١٨) (انظر الخارطة المرفقة رقم (١))

وجميع الطرق البرية، السابقة الذكر، لم تكن في مستوى واحد من حيث الخدمة والأمن خلال العهود الإسلامية الأولى، وخصوصاً بعد أن انتقلت دار الخلافة الإسلامية من المدينة إلى دمشق، ثم إلى العراق في عهد بني العباس، فعندما كانت الخلافة في بيت بني أمية، ومقر عاصمتهم أرض الشام، كانوا حريصين كل الحرص على أن تكون الطرق البرية التي تربط ما بين الحجاز وبلاد الشام بل والأجزاء الغربية من العالم الإسلامي نشطة وتحت حماية جيدة، وكان خلفاء بني أمية يبذلون الأموال والجهود في سبيل صيانتها وإصلاحها، ولتكون هذه الطرق حلقة الاتصال بين المدن المقدسة في الحجاز وعاصمة الخلافة سريعة ونشطة (١٩).

لكن عندما أنتقلت الخلافة إلى بني العباس، ثم أخذهم من بغداد عاصمة لهم، أصبحت الطرق البرية ما بين بلاد العراق والأجزاء الشرقية من الدولة الإسلامية أقوى في نشاطها واتصالها بالحجاز من تلك الطرق التي تربط مكة والمدينة بالأجزاء الغربية من الدولة الإسلامية، وذلك لما كان يبذله خلفاء بني العباس من جهود في إصلاح الطرق التي تربط العراق بالحجاز، والدارس لبعض المصادر التاريخية المبكرة وكذلك بعض المراجع الحديثة يلاحظ ما كان يبذله العباسيون وخاصة في العصر العباسي الأول من الجهود والأموال الطائلة في تحسين وتسهيل المواصلات البرية ما بين المدن العراقية والمدن الحجازية (٢٠)

لكن الأهتمام الذي كانت تلقاه طرق العراق / الحجاز، لم يدم طويلاً، لأنه بعد أن ضعف خلفاء بني العباس في العصور المتأخر، وبعد أن تسلط على الخلفاء والخلافة في العراق عناصر غير عربية، كالأتراك، والبويهيين، والسلاجقة وغيرهم، مما نتج عنه إصابة الطرق الحجازية العراقية بالأهمال؛ واستعادت الطرق التي كانت تربط شمال أفريقيا بمصر ومن ثم بالحجاز قوتها، وذلك عندما سيطرت الدولة الفاطمية على مصر، وخصوصاً في القرن الرابع والخامس الهجريين، (العاشر والحادي عشر الميلاديين) ثم امتد نفوذها إلى السيطرة على الأماكن المقدسة في الحجاز، وتوليها إمارة الحج التي كانت ترسل من مصر إلى مكة، وهذه الميزات التي كانت قد حصلت عليها الدولة الفاطمية لم تكن إلا سبباً قوياً في تحسين

وصيانة الطرق البرية التي تربط الحجاز بعاصمة الدولة الفاطمية في القاهرة (٢١). ولكنه مع وجود هذا التحول من الشرق إلى الغرب أو العكس والاهتمام بصيانة وحماية الطرق البرية بصفة عامة، فإنه لم يكن يمنع التدهور في حركة الطرق بين عواصم الدولة الإسلامية والمدن الحجازية، وهذا التدهور والانهياري يعود أساساً إلى ضعف الخلافة العباسية، ووقوع الصراعات السياسية في الدولة الإسلامية، وكذلك انقسام العالم الإسلامي إلى دويلات صغيرة ومتصارعة فيما بينها، وهذه الأسباب كلها كان لها أثر في جميع جوانب الحياة سواء سياسية، أو اقتصادية أو اجتماعية أو إدارية وغيرها. وانعكس بدوره على الطرق التي تربط بين أجزاء الدولة.

وكما أنه كانت هناك شبكة خطوط برية، فإن منطقة الحجاز لم تخلو من خطوط بحرية تصل منها أو إليها، وربما لا تقل أهمية عن الطرق البرية، وتعود في أهميتها ونشاطها لوقوعها على البحر الأحمر الذي يربط الشرق بالغرب، حيث كان هناك طريق بحري يأتي من الصين عبر البحر الصيني، ثم يمر من المحيط الهندي عبر البحر العربي، وخليج فارس حتى يصل إلى البحر المتوسط، ثم يواصل السير حتى جنوب وغرب أوربا، وهذا الطريق يربط الشرق بالغرب ماراً بمواني الحجاز التي تقع على البحر الأحمر، ومن أهم تلك المواني خلال القرون الإسلامية الأولى ميناء جدة والجار (٢٢).

وميناء جدة يقع على البحر الأحمر، ويبعد عن مكة بنحو أربعين ميلاً، وقد تحدث عدد من المؤرخين عن أول من استخدم جدة ميناء، فأشاروا إلى أن الخليفة الراشد عثمان بن عفان (٦٤٣/٣٣ - ٦٥٦/٣٥) كان قد ذهب للحج عام (٢٦هـ/٦٤٦م)، وبعد الفراغ من حجه زار مدينة جدة فرآها ملائمة لأن تكون ميناء رئيساً لمكة بدلاً من ميناء الشعبية، الذي كان الميناء المستخدم قبل زيارته لجدة (٢٣). وقد تعرضت العديد من المصادر والمراجع للوقت الذي بدأت تعرف جدة فيه كميناء، فمنهم من ذكر استخدامها ميناء قبل ظهور الإسلام، وآخرون قالوا أنها لم تشتهر إلا بعد تلك الفترة التي أمر فيها الخليفة عثمان بن عفان بأن تكون الميناء الرئيسي في عام (٢٦هـ/٦٤٦م)، وقد ذكر حوتنق (Hawting) وجهات النظر المتعددة حول بداية استخدام هذا الميناء في مقالة حول مينائي جدة الشعبية (٢٤). ثم خرج في نهاية مقالته، بأنه حتى لو كانت جدة قد عرفت واستخدمت ميناء قبل الإسلام فإن الطرق التجارية البحرية عند عرب الحجاز لم تكن ذات أهمية كبيرة لا في العصور السابقة للإسلام ولا حتى في العقود الأولى من عصر التاريخ الإسلامي (٢٥).

ويتفق الباحث مع حوتنق فيما يتعلق بالعهد السابق للإسلام وحتى أثناء عهد الرسول ﷺ وكذلك عهد الخلفاء الراشدين، لكنه بعد انتشار الإسلام إلى أماكن عديدة من العالم، حدث نوع من التطور والتغير على أحوال الحجازيين وغيرهم من سكان شبه الجزيرة، إذ أنهم لم يعودوا

يقتصرون على الطرق البرية، ولكن امتد نشاطهم إلى ركوب البحر وتحسين الموانئ التجارية، وهكذا أصبحت جدة من أهم الموانئ العالمية التي تربط الشرق بالغرب، فهذا المقدسي يتحدث عن ميناء جدة في القرن الرابع الهجري (العاشر الميلادي) فيشير إلى أنه كان يربط ما بين أسواق مصر والمغرب العربي، وهذه الأجزاء المتفرقة كان يأتي منها السلع المتنوعة عبر البحر الأحمر حتى تصل إلى ميناء جدة لتتم المتاجرة فيها بمكة والطائف وغيرها من المدن الحجازية، وخاصة أثناء موسم الحج. ويشير أيضا كل من ناصر خسرو (٢٧) والإدريسي (٢٨) إلى ما ذكره المقدسي، إلا أنهما يذكران أن السلع التي كانت تأتي إلى أسواق جدة، لم تكن مقتصرة على الأقاليم التي أشار إليها المقدسي فقط، ولكنها كانت تستقبل السلع من جميع أنحاء العالم، ويضيف كل من الفاكهي (٢٩) والحميري (٣٠) إلى أن أغلب السلع الآتية إلى جدة كانت ترسل إلى أسواق مكة والطائف، وكذلك المدينة، وبهذا فإن ميناء جدة كان مركز تموين لمكة وغيرها من المدن الحجازية. والتجار الذين كانوا يرتادون طريق البحر حتى ميناء جدة كانوا من المسلمين وغير المسلمين، فتذكر لنا وثائق الجنيزة (٣١) إن التجارة في بلاد الأندلس وشمال أفريقيا خلال القرن الرابع الهجري (العاشر الميلادي) وما بعده كانوا يذهبون بسلعهم المختلفة إلى أسواق مصر وبلاد الشام فإذا لم يجدوا أسواقاً نشطة ركبوا البحر حتى ميناء جدة ليحضروا موسم الحج ويبيعوا ما لديهم من سلع (٣٢)، في حين أن مراجع أخرى تذكر نشاط

الطرق البحرية التي تصل الأندلس بشمال أفريقيا ومنها إلى المدن الحجازية، وهذا النشاط التجاري بين تلك الأطراف يعود إلى العقود الأولى من الإسلام، ثم أن التجار الذين كانوا ينقلون السلع مابين الأجزاء الغربية والشرقية من الدولة الإسلامية كانوا خليطاً من التجار المسلمين وغير المسلمين (٣٣) فابن خرداذبه (٣٤)، خلال القرن الثالث الهجري، (التاسع الميلادي) يذكر أن هناك جاليات يهودية تسمى الراذانية تقوم بنقل السلع التجارية ما بين الهند والصين، شرقاً وشمال أفريقيا والأندلس وأوربا غرباً، متخذين أثناء مرورهم طريق البحر الأحمر وميناء جدة الذي كان من أبرز محطاتهم التجارية والتي كانوا ينزلوا بها ويتبادلون السلع التجارية مع الحجازيين.

والطريق البحري المار بميناء جدة، كان يستخدمه التجار العرب سواء في شبه الجزيرة أو خارجها من مناطق العالم الإسلامي، كذلك كان الأفراد والموظفون والخلفاء في كل من الشام والعراق، يرسلون البضائع والأدوات التي يحتاج إليها أهل الحجاز عن طريق البحر، فيذكر أن بعض خلفاء بني أمية وبني العباس قد استخدموا ميناء جدة لإرسال أدوات البناء إلى الحجاز أثناء إجراء بعض الإصلاحات العمرانية في المسجد الحرام وإنشاء بعض المرافق المعمارية الأخرى (٣٥).

أما ميناء الجار فيقع إلى الشمال من ميناء جدة، ويبعد عن المدينة نحو مائه وسبعين كيلو، ويعتبر الميناء الرئيسي للمدينة، وقد يعود

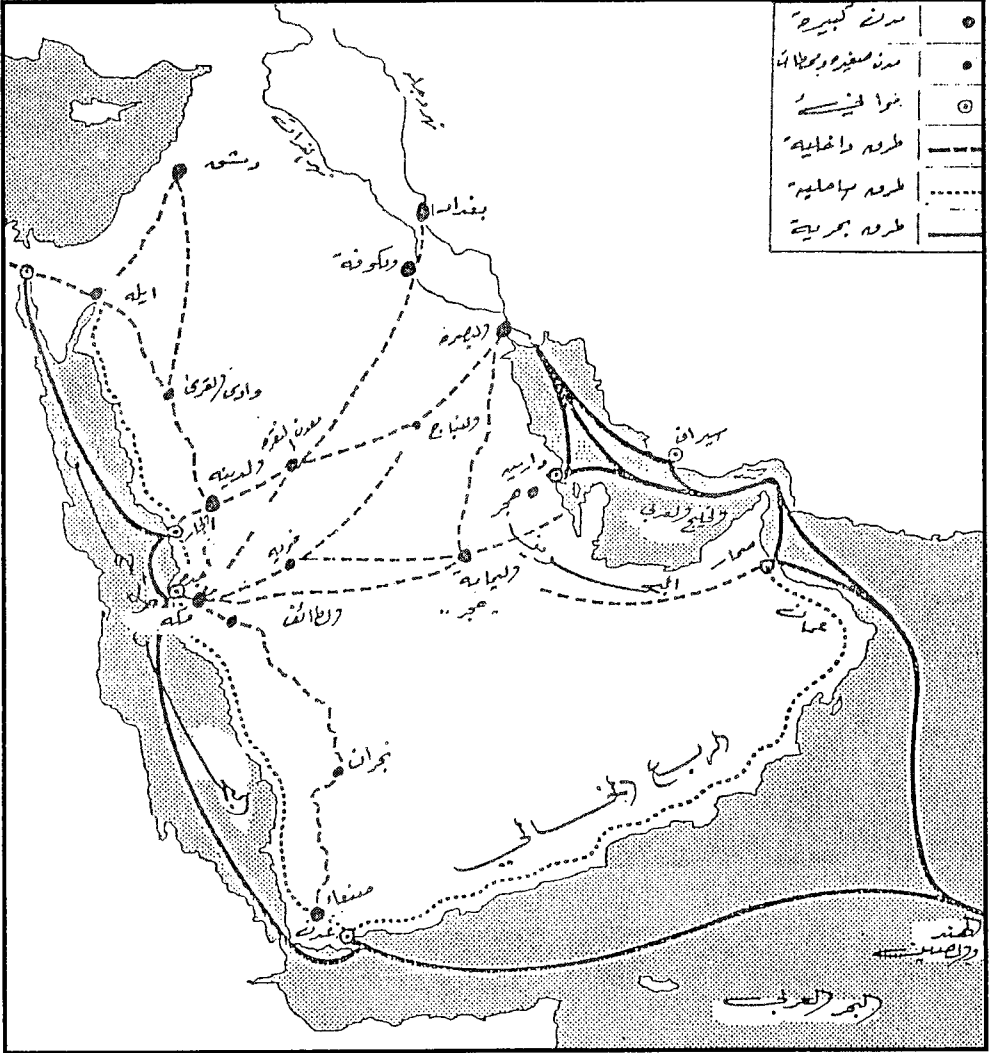
استخدامه كميناء إلى ما قبل الإسلام إلا إن شهرته لم تظهر واضحة إلا في أثناء العصور الإسلامية المبكرة، فيذكر البلاذري (٣٦) واليعقوبي (٣٧) أن عمر بن الخطاب رضي الله عنه، قد استخدمه في استيراد الحبوب من مصر إلى الحجاز، ثم تبع كل من البلاذري واليعقوبي عدد من الجغرافيين المسلمين الأوائل مشيرين إلى أهمية ميناء الجار ونشاطه والطريق البحري عبر البحر الأحمر بشكل عام، فابن خردادبة ذكر عن ميناء الجار مثلما ذكر عن ميناء جدة، وكيف كان يستخدمه التجار اليهود الراذانية، كمحطة من محطاتهم التجارية التي ينزلون بها في طريقهم من الشرق إلى الغرب، وباستراحتهم في هذه المحطة كانوا أيضا يتاجرون مع أهل الجار وأهل المناطق المجاورة لهذا الميناء (٣٨)، ويشير كل من عرام السلمي (٣٩) والبكري (٤٠) وياقوت الحموي (٤١)، إلى إن السفن التجارية كانت تأتي إلى ميناء الجار من الحبشة، ومصر، والبحرين، والصين، وهي محملة بأنواع السلع التجارية لكي تصدر إلى المدن الحجازية عن طريق هذا الميناء. ويتحدث أيضا المقدسي عن ميناء الجار، بأنه كان نقطة ارتكاز للتجار القادمين من الشرق والغرب، وكان فيه من الأسواق ما يجعله يستقبل كل السلع الواردة إليه، وخصوصاً ما كان يأتي عن طريق مصر من الحبوب والمواد الغذائية المتنوعة (٤٢). إلا أن ابن بكار أكثر وضوحاً في الإشارة إلى الأهمية الجيدة التي كان يشغلها ميناء الجار التجاري، فيذكر أنه كان هناك ممثلون لتجار المدينة يقومون بمراقبة أوضاع النشاط التجاري في ذلك الميناء وبالتالي يزودون التجار

المقيمين في المدينة بحركة العمل التجاري وكذلك بالمواد والسلع التجارية التي يحتاجون إليها(٤٣)، وهذا العمل أن دل على شيء فإنما يدل على النشاط التجاري الجيد في هذا الميناء، والذي عن طريقة يستطيع التجار في الحجاز معرفة الحركة التجارية ليس في الأقليم الإسلامية القريبة من الحجاز، ولكن يستطيعون أيضاً معرفة ما في الهند والصين والأندلس والمغرب العربي وغيرها من أقاليم العالم الأخرى(٤٤).

ولأهمية مينائي الجار وجدة فقد كان الخلفاء الراشدون والأمويون يهتمون بصيانة هذين الميناءين، بل وجلب الحبوب والمواد الغذائية من مصر وبلاد الشام عن طريق كل من جدة والجار، إلا أن ذلك الاتصال بين مناطق متعددة من العالم وبين أرض الحجاز عبر الطريق البحري، لم يستمر بالمستوى نفسه في عهد الدولة العباسية، وذلك بسبب انتقال الخلافة من الشام إلى بلاد العراق، إذ انه بعد هذا الانتقال، وبعد أن أصبحت بغداد العاصمة بدلاً من دمشق صار النشاط التجاري أقوى وأكثر أهمية في الخليج العربي الذي يربط عاصمة الخلافة العباسية في العراق بكل من الهند والصين وغيرها دون أن يعطي أي أهمية للطريق البحري الذي كان يأتي عبر البحر الأحمر، والذي كان عليه مينائي جدة والجار، كما أن الأمر لم يتوقف عند عدم الاهتمام لدي بني العباس فقط، بل بعض خلفائهم قد استخدم القوة في القضاء على طريق البحر الأحمر وأغلق بعض موانئه، فتشير المصادر الأولية إلى أن الخليفة أبا جعفر المنصور

العباسي أمر باغلاق ميناء الجار وقطع المساعدات التي كانت ترسل من مصر متمثلة في الحبوب والأطعمة عن طريق الجار، وهذا العمل الذي قام به الخليفة المنصور ليس إلا عقاباً لأهالي الحجاز (وخاصة أهل المدينة) الذين ساعدوا الثوار العلويين بقيادة محمد النفس الزكية الذي كان يتطلع ويعمل جاهداً إلى انتزاع الخلافة من بني العباس (٤٥) إلا إن السياسة التي سلكها المنصور لم تستمر طويلاً، لأن الخليفة المهدي (٧٧٤/١٥٨ - ٧٨٥/١٦٩م)، الذي تولى بعد والده المنصور، أعاد فتح ميناء الجار كما أعاد الطريق التجاري القديم إلى ما كان عليه، ولكن أوضاع ميناء الجار لم تتحسن خلال القرنين الثاني والثالث من الهجرة، (الثامن والتاسع الميلاديين) لعدم استتباب الأمن والأستقرار بين القبائل الحجازية، مما ساعد على أعمال السلب والنهب التي تعرض لها الميناء، إلى جانب ظهور ميناء ينبع وبدأ استخدامه كميناء للمدينة المنورة، مما أدى إلى انهيار وخراب ميناء الجار، في حين أن ميناء جدة وأن أصابه بعض الركود، خلال العصر العباسي الثاني بسبب الصراعات والثورات المتعددة، إلا إن ذلك لم يكن يؤدي إلى اختفائه، كما حدث لميناء الجار، كما أنه ما لبث أن استعاد نشاطه في القرون الوسطى من عصر الإسلام (٤٦).

الخارطة رقم (١)



الطرق البرية والبحرية الموصلة إلى الحجاز

الحواشي والتعليقات

- ١- ابن خردادبة ، كتاب المسالك والممالك (ليدن ، ١٣٠٦ / ١٨٨٩م) ص ، ١٢٩ - ١٣١ ، اليعقوبي ، كتاب البلدان (ليدن ، ١٨٩٢) ص ، ٣١٣ - ٣١٤ ، الحربي ، كتاب المناسك وأماكن طرق الحج ومعالم الجزيرة (الرياض ، ١٣٨٩ / ١٩٦٩ م) ص ، ٤٢٥ - ٤٦٨ .
 - ٢- ابن خردادبه ، ص ١٣٤ ، الحربي ، ص ٦٥٣ ، ابن رسته ، الاعلاق النفيسة ، (ليدن ، ١٨٩١م) ص ، ١٨٣ - ١٨٤ ، ابن قدامة ، الخراج (ليدن ، ١٨٨٩م) ص ، ١٨٧ - ١٨٨ .
 - ٣- الحربي ، المناسك ، ص ٦٥٥ ، الطبري ، تاريخ الرسل والملوك ، ج ٨ ، (القاهرة ، ١٩٦٠ - ١٩٧١ م) ص ، ٥٣٩ .
 - ٤- الحربي ، ص ، ٦٤٣ ، ٦٥٣ ، الطبري ، تاريخ ، ج ٧ ، ص ، ٥٥٢ وما بعدها ، ابن خلكان ، وفيات الأعيان ، ج ٣ (بيروت ، ١٩٦٨ م) ص ، ٧١ .
- H.A.R. Gibb. Art . " Abdallah idn al - Zubayr" EI(2) . Vol. I. P.57
- ٥- انظر بعض المصادر التي تشير إلى وجود اتصال تجاري ما بين البوادي والمدن الحجازية في كتاب الأزرقى ، أخبار مكة ، ج ٢ (مكة ، ١٤٠٣ / ١٩٨٣م) ص ، ٢٣٩ . ابن جبير ، رحلة ابن جبير (ليدن ، ١٨٥٢م) ص ، ١٢٠ ، ١٣٢ ابن المجاور ، بلاد اليمن ومكة وبلاد الحجاز المسمى تاريخ المستنصر ، ج ١ (ليدن ١٩٥١ - ١٩٥٤م) ص ٢٦ - ٢٧ ، السمهودي ، وفاء الوفاة باختيار دار المصطفى ، ج ٢ (القاهرة ، ١٩٥٤ - ١٩٥٥م) ص ، ٧٥٤ .
 - ٦- الحربي ، المناسك ، ص ١٣٤ - ١٣٦ ، ٦٤٦ ، الهمداني ، صفة جزيرة العرب (الرياض ، ١٣٩٤ / ١٩٧٤م) ص ٣٣٨ - ٣٤٠ ، ٣٤١ ، ابن قدامة ، الخراج ، ص ١٩٢ - ١٩٣ ، المقدسي ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم (ليدن ، ١٨٧٧م) ص ، ١١١ - ١١٢ .

- ٧- انظر الزبيري ، كتاب نسب قريش (القاهرة ، ١٩٥٣ م) ، ص ، ٢٤٢ ، ابن بكار ، جمرة نسب قريش ، ج ١ (القاهرة ، ١٣٨١ / ١٩٦١ م) ، ص ، ١٣٠ - ١٣١ . الطبري ، تاريخ ، ج ٨ ، ٥٤١ ، قدامة ، ص ، ١٩٠ - ١٩٢ ، الحربي ، ٦٤٣ - ٦٤٥ ، الهمداني ، صفة ، ٣٣٨ - ٣٤٠ .
- ٨- ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان (ليدن ، ١٣٠٢ / ١٨٨٥ م) ، ص ، ٣٠ الحربي ، المناسك ، ص ، ٦٢٠ - ٦٢٢ ، الهمداني ، صفة ، ٢٨١ - ٢٨٢ .

A. AL -Wuhaybi . The Northern Hijaz in the writing of the Arab

Geographers. 800 - 1150 (Beirut. 1973) p. 91

- ٩- ابن خرداذبة ، ص ، ١٤٧ - ١٤٨ ، قدامة ، ص ، ١٩٢ .
- ١٠- انظر المصادر الأتية التي تشير إلى الصلات القوية بين تلك الأطراف مع منطقة الحجاز الأزرقى ، أخبار ، ج ٢ ، ص ١٧٠ ، وكيع ، أخبار القضاء ، ج ١ (القاهرة ، ٣٦٦ / ١٩٤٧ م) ، ص ، ٢٠٠ ، الطبري ، تاريخ ، ج ٧ ، ص ، ٤٥٨ ، ٤٦٨ ، ج ٨ ، ص ، ٢٧٢ ، ابن الأثير ، الكامل في التاريخ ، ج ٥ (بيروت ، ١٣٨٥ / ١٩٦٥ م) ، ص ، ٤٤٥ ، ٤٥٤ ، ابن فهد ، اتحاف الوري بأخبار أم القرى ، ج ٢ (القاهرة ، ١٤٠٤ / ١٩٨٣ م) ، ص ، ١٦٦ ، ١٧١ .
- ١١- اليعقوبي ، البلدان ، ص ، ٣٣٧ ، الطبري ، تاريخ ج ٧ ، ص ، ٦١٧ ، الأصطخري ، كتاب مسالك الممالك (ليدن ، ١٨٧٠ م) ، ص ، ٢٥ ، المقدسي ، أحسين ، ص ، ٨٢ ، ١٠٥ ، ١١٩ - ١٢٠ .
- ١٢- الحربي ، المناسك ، ص ، ٥٤٥ - ٥٤٦ ، ابن رسته ، الإعلاق ، ص ، ١٧٤ - ١٧٧ ، اليعقوبي ، البلدان ، ص ، ٣١١ ، قدامة ، الخراج ، ص ، ١٨٥ - ١٨٧ .

Saad al . Rashid . Darb Zubaydah : the Pilgrim from Kufa to Mecca

(Riyadh. 1980) p . 21ff

- ١٣- الحربي ، المناسك ، ص ، ٥٧٢ وما بعدها .

١٤- ابن رسته، الأعلاق، ص ، ١٨١-١٨٢، الحربي، المناسك، ص، ٥٨٧، ٦٠٥ قدامه، الخروج، ص، ١٩٠.

١٥- ابن خرداذبه، المسالك، ص ، ١٥١، ابن رسته ، الاعلاق، ١٨٢، ١٨٤.

١٦- أنظر، ابن المجراد ، تاريخ، ج ١، ص ، ١٣.

S.M. Imamuddin" Commercial Relation of Spain with Iraq . Persia .

khurasan . China and India in the 10th Century a.c. " Islamic

Culture. Vol. xxxv(1961) p. 177- 9

١٧- ابن خرداذبه ، المسالك ، ص ، ١٤٩، ابن رسته ، ١٨٣، الحربي ، المناسك ، ص ، ٦٤٩-٦٥٠، قدامه

الخروج، ص، ١٩٠.

١٨- أنظر، ابن رسته ، الأعلاق، ص ، ١٨٣، ابن خرداذبه ، المسالك ، ص ١٥٠ .

Al. Wuhaybi . the Northern Hijaz . p315

١٩- الحربي ، المناسك ، ص ، ٦٤٣، ٦٤٧، ٦٤٩، ٦٥٣، المقريزي ، الذهب المسبوك في ذكر من حج من الخلفاء

والمملوك (القاهرة ، ١٩٥٥ م) ص ، ٣٠، صالح أحمد العلي " طرق المواصلات القديمة في بلاد العرب " مجلة

العرب، ج ١١ (الرياض ، ١٣٨٨ / ١٩٦٨ م) ، ٩٧٢.

٢٠- أنظر، الطبري ، تاريخ، ج ٧، ص ، ٥٧٧، ج ٩، ص ، ١٢٩-١٣٠ ابن فهد، اتحاف، ج ٢، ص، ١٨٧،

٣٠٠، عبد الجبار الجومرد ، هارون الرشيد ، دراسة تاريخية ، اجتماعية ، سياسية ، ج ١ (بيروت، ١٩٥٦م)

ص، ٣٨-٣٩.

٢١- أنظر ، ابن خرداذبه، المسالك ، ص ، ١٥٣-١٥٤، حسن إبراهيم حسن ، تاريخ الدولة الفاطمية ، ج ٢١

(القاهرة ، ١٩٥٨م) ص ، ٢٣٨-٢٣٩، ٦٠٨، وما بعدها ، سيدة اسماعيل كاشف ، " البحر الاحمر والفتح

العربي " البحر الأحمر في التاريخ والسياسة ، سمنار الدراسات العليا للتاريخ الحديث بجامعة عين شمس ،

أبحاث الأسبوع العلمي الثالث ، مارس ، ١٩٧٩م (القاهرة ، ١٩٨٠م) ص ، ٩٣-١٠٤ .

٢٢- انظر عرام السلمي ، أسماء جبال تهامة (القاهرة، ١٣٩٤/١٩٧٤م) ، ص ، ٣٩٨ ، اليعقوبي ، البلدان ، ص ، ٣١٧ .

S.M.Ahmad " Commercial relation of India with the Arab world

(1000 B.C ub to Moderntimes " Islamic Culture . Vol . XXXVIII(1964)

PP. 141-155. R. Hartmann (rev. P.A. Marr) "Djudda " EI(2) . Vol .II.

P.572. S.D. Goitein " Letters and Documents on the Indian trade in the

Medieval times " Islamic Culture, Vol . XXXVII (1963) p. 191. 196-7.

٢٣- الفاسي ، شفاء الغرام باختيار البلد الحرام ، ج ١ (بيروت ، بدون تاريخ) ص ، ٨٧ ، ٨٨ ، النهراولي ، كتاب

الاعلام باعلام بيت الله الحرام (بيروت ، ١٩٦٤م) ، والشعبية كانت الميناء المستخدم من قبل ظهور الاسلام ،

وهي تبعد عن مكة جهة الجنوب بحوالي خمسة وثمانين كيلاً ، انظر حمد الجاسر ، في شمال غرب الجزيرة ،

نصوص ، مشاهدات ، انطباعات (الرياض ، ١٣٩٠ / ١٩٧٠م) ، ص ، ١٦٧-١٦٨ .

٢٤- انظر :

G.R . Hawting . "The Origin of Jedda and the Prpblem of al. Shuayba

"Arabica . Vol . XXXI (1984) PP. 318-326.

Ibid. p.326. -٢٥

٢٦- أحسين التقاسيم ، ص ، ٧٩ ، ٩٧ .

٢٧- رحلة ناصر خسرو القبادياني ، ترجمة احمد خالد البدلي (الرياض ، ١٤٠٣-١٩٨٣م) ص ، ٣٥ .

٢٨- "جزيرة العرب من نزهة المشتاق " تحقيق إبراهيم شوكت"، مجلة المجمع العربي العراقي ، ج ٢١ (١٩٧١م) ، ص ، ٢٠ .

٢٩- تاريخ مكة ، في كتاب المنتقى في اخبار أم القرى (ليبزج ١٨٥٩م) ، ص ، ٢٦ .

٣٠- كتاب الروض المعطار في أخبار الأقطار (بيروت ١٨٥٩م) ، ص ، ١٥٧ .

٣١- وثائق الجنيزة (**The Geniza Documents**) هي مجموعة من الوثائق التي عثر عليها في حجرة

مظلمة في سينا جوج (معبد اليهود) بالفسطاط على مقربة من القاهرة ، أيضا مجموعة وثائق اخرى وجدت في

مقبرة البساتين على مقربة من مدينة القاهرة ، وقد وجد هذه الوثائق بعض الأساتذة الغربيين الذين نقلوها إلى

الجامعات الغربية ، ولم يكن نقلها وجمعها في مكان واحد، وإنما تناثرت في أكثر من مكان ، وقد يزيد عددها

على عشرة آلاف وثيقة في أماكن متعددة من العالم الغربي. انظر عن هذه الوثائق عند حسنين محمد ربيع ،

وثائق الجنيزة وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي " دراسات تاريخ الجزيرة العربية ، الكتاب الأول ، ج ٢ ،

الندوة العالمية لدراسات تاريخ الجزيرة العربية ، (الرياض ، ١٣٩٧ / ١٩٧٩م) ، ص ، ١٣٢ .

S.D. Goitein. Studies in Islamic History and Instiution (leodon .

1966) p. 279- 280. idem " The Cairo Geniza as Asource of the

History of Muslim civilization" Studia Islamica Vol.III (1955) pp.

75ff.

٣٢- ربيع " وثائق الجنيزة " ص ، ١٣٥ ، **S.D.Goitein . A Mediterranean society . Vol I .**

(Berkeley . 1967) p. 214.

٣٣- محمد زغروت، (العلاقات التجارية الدولية ودور المغرب الإسلامي فيها خلال القرنين الثاني والثالث

الهجريين " مجلة الدارة، مج ١١ ، ج ١ (١٤٠٥م ١٩٨٥م) ، ص ، ١١٣ - ١٢٨ .

- ٣٤- المسالك، ص، ١٥٣-١٥٤.
- ٣٥- انظر الأزوقي، أخبار، ج ٢، ص، ٧٦، ٨٠، الفاكهي، كتاب أخبار مكة، رسالة دكتوراة، بجامعة أكستر، تحقيق فواز الدهاس (١٩٨٣م) ص ٣٢٣، ٣٢٧، طاهر العميد "التوسعات القديمة والحديثة في عمارة المسجد الحرام" مجلة كلية الآداب ببغداد، ج ١٤ (١٩٧٠-١٩٧١ م) ص، ٥٠٨ وما بعدها.
- ٣٦- فتوح البلدان، (بيروت، ١٤٠٣/١٩٨٣م) ص، ٢١٧-٢١٨.
- ٣٧- تاريخ اليعقوبي، ج ٢ (ليدن، ١٨٨٣م) ص، ١٧٧.
- ٣٨- ابن خرداذبة، المسالك، ص، ١٥٣-١٥٤.
- ٣٩- أسماء، ص، ٣٩٨-٣٩٩.
- ٤٠- معجم ما استعجم، ج ٢ (القاهرة ١٣٦٤/١٩٤٥م) ص، ٣٣٥.
- ٤١- معجم البلدان، ج ٢ (بيروت، ١٣٧٤/١٩٥٥م) ص، ٩٢-٩٣.
- ٤٢- المقدسي، أحسن، ص، ٩٧.
- ٤٣- ابن بكار، أخبار الموفقيات، (بغداد ١٣٩٢/١٩٧٢ م) ص، ١٤٦، والجمهرة، ج ١، ص، ٤٨٧، اليعقوبي، تاريخ، ج ٢، ص، ١٧٧.
- ٤٤- للمزيد انظر: ابن بكار، جمهرة، ج ١، ص، ٤٨٧.
- ٤٥- أنظر ابن بكار، أخبار، ص، ٣٣٩، الطبري، تاريخ، ج ٧، ص، ٦٠٣.

J.Lassner. The Shapping of Abbasid Rule (Princeton. 1980)

P. 70 - 72. F. Omar. Some Aspects of the Abbasid - Husaynid Relations during the Early Abbasid Period 132-193. A.H. 750-809 A.D. "Arabica. Vol. XXXII(1975) P.170ff.

٤٦- أنظر الطبري ، تاريخ ، ج٧ ، ص ، ٦٠٣ ، ج٩ ، ص ، ١٢٩-١٣٠ ، ابن تغري بردي ، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة ، ج ٢ (القاهرة ، بدون تاريخ) ، ص ، ٢٦٢ .

S.Ameer Ali. Ashort History of The Saracens . (London . 1899) P. 229.

R. Hartmann " Djudda" (rev. P.A. Marr) . EI(2) . Vol .II. P.571-3.